WIADOMOŚCI KLUBOWE

KRAKOWSKIEGO KLUBU AUTOMOBILOWEGO Nr. 8.

KRAKÓW
Św. JANA 11.

Kraków, październik-listopad 1930

TELEFON
Nr. 123-86.

A. D.

Geneza projektowanych zmian statutu.

Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie zwołane przez Zarząd Klubu na dzień 6. października b.r. po uczczeniu pamięci zmarłego członka naszej Komisji Balotującej ś. p. Marcina hr. Badeniego, przystąpiło do obrad nad wnioskami Zarządu w przedmiocie zmian statutowych, co było jedynym celem zwołania Zgromadzenia

Vice-Prezes p. Bukowiecki i Sekretarz Generalny p. A. Dygat zapoznali zgromadzonych z projektowanemi zmianami poszczególnych paragrafów statutu stwierdzając, że rozstrzygnąć mamy sprawę mającą niezmierne znaczenie dla dalszego rozwoju naszego stowarzyszenia, oraz że z tej przyczyny powstał trudny do rozwiązania problem. Ekskluzywność uniemożliwia szeroko pomyślaną rozbudowę Klubu, który nietylko liczyć się musi z brakiem przybywania nowych członków, ale nawet z utratą pewnej kategorji członków na rzecz innych stowarzyszeń o charakterze turystycznym. To też Zarząd, po długich badaniach tej sprawy, przyszedł do przekonania, że jedynem wyjściem z sytuacji, będzie podział członków na dwie kategorje, a mianowicie: na sekcję sportową i sekcję turystyczną. Ta ostatnia sekcja miałaby cokolwiek ograniczone prawa głosowania i wybieralności. Poza tem nastąpiłoby pewne rozgraniczenie udziału w życiu towarzyskiem Klubu, co zostałoby uporządkowane odnośnym regulaminem o używaniu lokalu klubowego.

Zarząd zdaje sobie doskonale sprawę, że projektowane zmiany statutu sięgają głęboko w organizacyjną strukturę naszego stowarzyszenia i dlatego przedstawiciele Władz Klubowych zastrzegli sobie wyraźnie, iż odrzucenie tych wniosków przez Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie, nie będzie przez Zarząd uważane za wyraz nieufności. Zarząd występując z tymi wnioskami, chce z najwyższą instancją, jaką w Klubie jest Walne Zgromadzenie, podzielić za dalszy rozwój Klubu odpowiedzialność, nie wysuwając przy tej okazji kwestji zaufania i pozostawiając tem samem członkom Klubu najzupełniejszą swobodę wypowiedzenia się w tak ważnej sprawie.

W niezmiernie ożywionej dyskusji zabierali głos panowie: Inż. O. Beres, Z. Bieżeński, Inż. Z. Drozdowski, A. Dygat, Dr. Z. Grabowski, Dr. M. Hładij, W. Marchwicki, G. Mars, Płk. Dr. T. Piotrowski, W. Ripper, P. hr. Rostworowski, Inż H. Schmeidl, W. Śmiechowski, Dr. S. Zopoth, przyczem znaczną większością członkowie wypowiedzieli się przeciwko projektowanym reformom, poczem uchwalony został wniosek p. Bieżeńskiego postanawiający, aby zmiany statutu przeszły jeszcze pod obrady Zarządu, celem dalszego rozważania sprawy, która tem samem została odroczona do następnego Walnego Zgromadzenia.

Ważność tego problemu, jak i niezmierne trudności jego rozwiązania wyrażają się nietylko szeregiem zastrzeżeń poczynionych przez Zarząd jako wnioskodawcę, ale również przez uchwałę Walnego Zgromadzenia, które postanowiło definitywnie sprawy nie rozważać, a jedynie tylko odroczyć.

Komunikaty Zarządu.

Nowy Vice-Prezes.

Na posiedzeniu Zarządu w dniu 11-go listopada b. r. wybrany został p. Dyr. Zenon Zieleniewski na Vice-Prezesa Krakowskiego Klubu Automobilowego.

Nowi Członkowie.

W poczet członków rzeczywistych K. K. A. przyjęci zostali PP.:

Marjan br. Czecz, Kozy
Inż. Maks Grossmann, Okocim

Prosimy zabierać głos na łamach naszego pisma!

Dr. Edmund Kaleta, Kraków — Paryż
Dr. Włodzimierz Mostowski, Kraków
Karol Stefan hr. Orłowski, Paryż.

W poczet członków sympatyków przyjęci zostali PP.:

Andrzej Wężyk, Kraków
Dr. Zygmunt Zajączkowski, Kraków.

Lista członków zalegających z wkładkami.

Zgodnie z zapowiedzią ogłoszoną w ostatnim numerze „Wiadomości Klubowych“, Zarząd rozesłał do członków niepłacących polecone listy upominalne, na które część członków zareagowała i uregulowała zaległości.

Poniżej podajemy listę tych członków, którzy nie wyrównali pretensji Klubu:

Józef hr. Dunin Borkowski	Zł. 438.49
Władysław Cybulski	„ 230.—
Edward Chołoniewski	„ 185.—
Mieczysław Frączkiewicz	„ 320.—
Andrzej Kochanowski	„ 226.50
Henryk Kordzik	„ 335.—
Dr. Kazimierz Kotarski	„ 394.—
Aleksander Kobylański	„ 221.15
Stanisław Kotkowski	„ 150.—
Inż. Jerzy Lewandowski	Zł. 320.—
Inż. Henryk Liefeldt	„ 176.—
Artur Łazarski	„ 200.45
Inż. Ksawery Mikucki	„ 321.—
Andrzej Oborski	„ 305.—
Bronisław Perlberger	„ 225.—
Dr. Kazimierz Piotrowski	„ 196.—
Mieczysław hr. Poniński	„ 140.—
Aleksander Romer	„ 232.50
Tadeusz Siemianowski	„ 185.—
Tadeusz Sułocki	„ 367.—
Franciszek Studziński	„ 391.25
Dr. Marjan Söhnel	„ 256.55
Janina Söhnelowa	„ 121.—
Roman Wolski	„ 318.87
Andrzej Wesołowski	„ 364.—
Aleksander hr. Zborowski	„ 230.—
Inż. Franciszek Zangl	„ 210.—
Mieczysław Żarski	„ 321.—
Władysław Żukowski	„ 275.—

Opłata gminna od samochodów.

Magistrat Stoł. Król. Miasta Krakowa pobiera opłatę od prywatnych samochodów rocznie: a) o sile 30 HP. — zł. 120.—, b) od 30 — 45 HP. — zł. 161.—,

KORNEL MAKUSZYŃSKI.

Byle prędzej!

Ilustrował A. Ż.
czł. K. K. A.

Gdzieś komuś powiedziałem niebacznie, że chciałbym mieć automobil. Wiele się rzeczy gada i wielu rzeczy nigdy się nie posiada. Tymczasem o tym „moim“ automobilu poszła wieść szeroka, że go kupuję, że go już kupiłem i że go sam prowadzę. Nikt — na szczęście — nie zaryzykował twierdzenia, że już go zapłaciłem. W ten sposób jednakże zostałem podstępnie wciągnięty w sferę zainteresowań, brzydko pachnących benzyną i znalazłem się, jak kto głupi, w chmurze kurzu, który jak welon za oblubienicą, ciągnie się za rozpędzonem autem. Automobil mało wprawdzie przypomina oblubienicę, ale mnie to mało obchodzi; dość, że zaczęto ze mną poważnie rozmawiać na automobilowe tematy, kiedy zaś zobaczono mnie na raidzie w Zakopanem, nastał kres. Do szczytu szaleństwa natomiast doszła redakcja „Teatru i Życia“, która mnie z niewypowiedzianą powagą prosiła o uwagi na temat owego raidu, ja zaś, przypomniawszy sobie zabawną historję tego wesołego obłąkańca, który u Marka Twaina „redagował gazetę rolniczą“, równie z wielką powagą zgodziłem się na to szaleństwo. „Płacącemu nie dzieje się krzywda“.

Moja znajomość automobilizmu ugruntowana jest na dokładnej znajomości dość trudnej i niebezpiecznej trasy automobilowej Plac Zbawiciela — Plac Teatralny, w poczuciu jednak sumienności, sam sobie z tego zdaję sprawę, że jest to może cokolwiek zamało do zabierania głosu w kwestjach fachowych; dlatego, okrążając zdaleka wszystkie wozy, smarowidła, kierowców i rzeczy, które ich są, zdziwionem spojrzeniem przyjrzę się samej raidowej awanturze. Fachowe gadanie z warjatami, pozostawiam warjatom, nauczony doświadczeniem w innej dziedzinie obłędu. Raz mnie za-

c) od 45 HP. wzwyż zł. 267.—. Do obliczenia mocy silnika w koniach mechanicznych posługuje się Magistrat następującym wzorem: 0.003 x 1 x d2 x s.

Opłaty powyższe winne być wpłacone do kasy miejskiej w czasie od 1-go do 15-go stycznia za I-sze półrocze, oraz w dniach od 1-go do 15-go lipca za II-gie półrocze, przyczem nadmienia się, że Magistrat nie wysyła osobnych nakazów płatniczych i w razie niezapłaty powyższego w terminach, zarządza ściągnięcie należności w drodze egzekucyjnej.

Rozporządzenie Wojewody krakowskiego.

z dnia 28-go lipca 1930 r. w sprawie zmiany przepisów o używaniu i ochronie ulic oraz ruchu ulicznym w mieście Krakowie.

Na zasadzie przepisów §§ 3, 4 i 33 Rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 26-go czerwca 1924 r. Dz. U. R. P. Nr. 61. poz. 611, regulującego używanie i ochronę dróg oraz §§ 37, i 54 Rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dnia 27-go stycznia 1928 r. Dz. U. R. P. Nr. 41. poz. 396 o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych — zarządzam co następuje:

§ 1.

W „przepisach o używaniu i ochronie ulic oraz o ruchu ulicznym w stoł. król. mieście Krakowie“ z dnia 14-go czerwca 1927 r. Nr. 6. a ostatnio również w Dzienniku Urzędowym Województwa Krakowskiego z dnia 15-go lipca 1927. Nr. 5. wprowadza się następującą zmianę:

§ 45 traktujący o wyprzedzaniu tramwaji, otrzymuje brzmienie:

„Wozy tramwajowe należy wyprzedzać na prawo, z lewej strony wolno wozy tramwajowe wyprzedzać tylko w tym wypadku, gdy szyny tramwajowe znajdują się tak blisko chodnika, że niema dostatecznej wolnej przestrzeni dla bezpieczeństwa przejazdu między wozem tramwajowym a chodnikiem.

§ 2.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia w Krakowskim Dzienniku Wojewódzkim.

Wojewoda:
Dr. Kwaśniewski m. p.

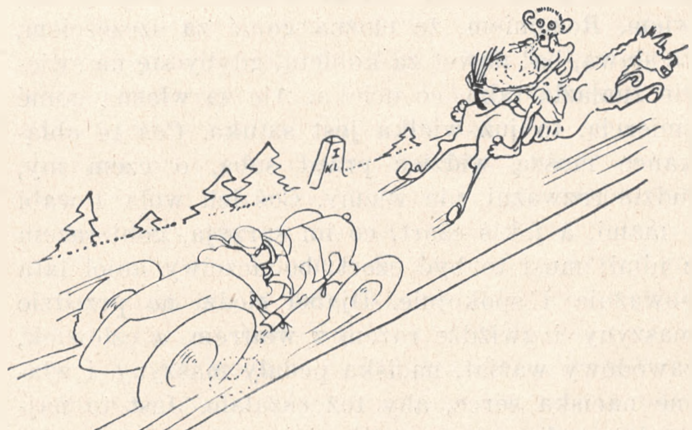
---

prowadzono na match piłki nożnej; kopano się tam w brzuchy i w inne miejsca delikatne, uderzano piłką o głowę i głową o piłkę, a przedewszystkiem robiono straszliwy rejwach. Kiedy całe obłąkane zgromadzenie zaczęło wrzeszczeć: „Corner! corner!“ — zwróciłem się uprzejmie do jakiegoś wyjącego sztubaka z uprzejmem zapytaniem, co oznacza to twarde słowo? Sztubak oniemiał, pobił mnie spojrzeniem po głowie, kopnął mnie niem w brzuch, a potem zwróciwszy się do swego kolegi, piegowatego bandyty, powiada: — „Staszek, widziałeś kretyna?“ — Mowa była wyraźnie o mnie, bo nie wiedziałem, co to takiego „corner“. Dlatego na słonecznej trybunie podczas tatrzańskiego wyścigu pod Morskiem Okiem, nie wypowiedziałem słowa jednego na właściwy temat. Gdyby wykrzykiwano najobelżywsze wyrazy, zupełnie dla mnie niepojęte, milczałbym, jak zdechły motor.

Wogóle czułem się tam nieswojo. Każdy coś widział, coś gadał, wróżył, kombinował, objaśniał, — tylko ja jeden jak ta tabaka w rogu trybuny. Ani be, ani me, co zresztą potrafi każdy baran na górskim stoku. Właściwie to miałem prawo do takiego bałwaństwa, bo mnie zamianowano „honorowym gościem“, a chyba nie zdarzyło się jeszcze, aby taki wiedział, co się koło niego dzieje? Skąd się tam wziąłem?

A czy ja wiem?

Wszyscy jechali, więc i ja pojechałem, bo nie chciałem, jak ta sierota nieszczęsna, sam zostać w Zakopanem, poza tem firma Citroën wpadła na nieszczęsny pomysł i dała mi do dyspozycji wspaniały wóz, może w tej obłędnej nadziei, że porwany powszechnem szaleństwem, stanę do wyścigów.



Serdecznie tej firmie dziękuję za wóz, ale po tem, co widziałem na raidzie, nigdy do wyścigów nie stanę.

Dawno wiedziałem o tem, że „umarli prędko jadą“, poraz pierwszy jednak przekonałem się naocznie, że żywi jadą jeszcze prędzej. Ten warjat z gołą głową Ripper, dognałby każdego upiora na pierwszym kilometrze. Co to jest upiór? Jest to taki niespokojny umarlak, co pędzi na chu-

Powyższe rozporządzenie weszło w życie z dn. 1-go sierpnia 1930 r.

Wzywam do ścisłego przestrzegania przepisów w rozporządzeniu tem zawartych.

Przekroczenia tego rozporządzenia karane będą grzywnami lub aresztem albo obu temi karami łącznie, a to po myśli postanowień art 21 i 21 a) ustawy z dnia 7-go października 1921 Dz. U. R. P. Nr. 89 poz. 656 w brzmieniu Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14-go lutego 1928 Dz. U. R. P. Nr. 18 poz. 151.

Prezydent Miasta:
Inż. Karol Rolle.

Komunikaty Komisji Sportowej.

Kalendarz sportowy 1931.

Komisja Sportowa K. K. A. przystępuje do opracowania kalendarza sportowego na rok 1931. W myśl propozycji Komisji Sportowej uchwalił Zarząd urządzić w drugiej połowie lutego imprezę zimową, w skład której wejdą „Jazda Zimowa do Zakopanego" i „Wyścig Torowy" na stadjonie zimowym w Zakopanem, dalej w okresie Zielonych Świąt „Krakowski Turniej Automobilowy" jak również w sierpniu „Wyścig Tatrzański".

Prosimy uprzejmie P. T. Członków by wszelkie swoje uwagi i spostrzeżenia odnośnie do organizacji i regulaminów powyższych imprez sportowych skierowywali do sekretarjatu Komisji Sportowej.

Termin „Wyścigu Tatrzańskiego".

Na posiedzeniu A. I. A. odbytem w październiku w Paryżu został uchwalony termin „IV. Międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego" wchodzącego w skład Mistrzostwa Górskiego Europy na dzień 16. sierpnia 1931.

Mistrzostwo Górskie Europy.

Po rozegraniu ostatnich wyścigów o Mistrzostwo Górskie Europy, a to na Schwabenbergu

dej szkapie, wywraca gorejące oczy i z gęby puszcza dym, przekonany,... że jest straszliwie groźny i że cały świat przed nim ucieka. A co robi automobilista z raidu? Przedewszystkiem ma w pięcie upiora, bo nie śmierć jego goni, tylko on goni śmierć. Po co to robi, — tego ja nie wiem. Rozumiem, że można gonić za szczęściem, za sławą, ba! nawet za kobietą, gdyby się na świecie znalazła taka, co ucieka. Ale za własną gonić śmiercią, to już wielka jest sztuka. Coś te obłąkańce muszą widzieć przed sobą, o czem my, ludzie rozważni, nie wiemy. Coś ich woła i wabi i mami, a jakiś czort, co im sprzyja, goni razem z nimi; musi to być czort, bo uczciwy anioł lata poważnie i spokojnie. Djabeł siedzi na przodzie maszyny i gwiżdże razem z wiatrem, a człowiek, zawodowy warjat, naciska pedały maszyny i własne naciska serce, aby też oszalało. Jest to najbardziej rafinowany sposób pijaństwa; solidny człowiek łyka wino, a taki benzyniarz łyka powietrze, upija się nieprzytomnie i gna na złamanie karku, pieszcząc w pijanym łbie nadzieję, że w szaleństwie pędu oderwie się od ziemi, jak po stycznej koła i wyleci w przestrzeń. Pijacy wichru muszą mieć najbardziej nieprawdopodobne pomysły. Jedno mnie w tem wszystkiem zdumiewa; rozumiem, że taki obłęd czepił się Potockiego, Rippera, Liefeldta i innych potępieńców. W tej kompanji jednakże djabelskiej jest i nadobna dama, wielce miła pani Koźmianowa. Coście z tą białogłową uczynili, złoczyńcy, sześciocylindrowi? Oto takiego samego jako i wy, warjata. Zamiast siedzieć w buduarze i głośno czytać ślicznie nudne wiersze starego Koźmiana, kobieta dosiada wyjącej maszyny, oczy niebieskie zmienia w srogie reflektory, toczone ramiona w stalowe dźwignie i gna na wichrze,



aby wywalczyć jedną piątą część sekundy. Bogać mi! Wszystkie stateczne i dostojne matrony polskie, obracają się w grobach, jak wrzeciona, a Klementyna z Tańskich powiada do wieszczki Deotymy: „Koniec świata się zbliża, Koźmianowa na ognistym smoku w spodniach jeździ"!

Mało mnie to właściwie obchodziło, kto umie ostatni dech wyprzeć z maszyny i kto prędzej stanie u mety. Wspaniałe góry dookoła, kamien-

(Węgry), na którym najlepszy czas dnia uzyskał Caracciola (Stuck jechał w ulewny deszcz) i na Feleac (Rumunja), na którym najlepszy czas dnia uzyskał Stuck — Mistrzostwo Górskie Europy na rok 1931 przypadło w kategorji samochodów wyścigowych: Hansowi v. Stuck zdobyte na samochodzie „Austro Daimler", oraz w kategorji sportowej Caraccoli zdobyte na samochodzie „Mercedes Benz".

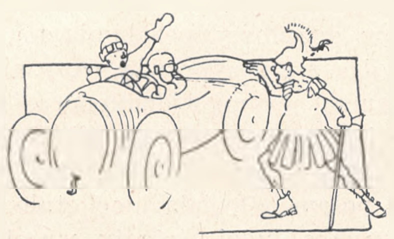
Masarykuv Okruh.

Projektowaną przez siebie wycieczką do fabryki samochodów „Tatra" i na wyścigi automobilowe w Bernie, Śląski Klub Automobilowy zachęcił kilkunastu naszych członków do tego stopnia, że kiedy wycieczka została przez organizatora odwołaną, ci nasi członkowie zorganizowali ją sami i ściśle w przewidzianym terminie 27. września b.r. rano z pod lokalu Klubu wyjechali w stronę Cieszyna.

Około godziny 11-tej rano dnia 27-go września br. uczestnicy wycieczki przybyli do fabryki „Tatry" gdzie zostali przyjęci przez dobrego naszego znajomego sympatycznego p. Mojzisek'a. Wciągu 2-ch godzin, chociaż w pośpiechu, zdołano jednak obejrzeć całą fabrykę i niemal wszyscy uczestnicy wycieczki byli zdumieni wielkością fabryki, jak również różnorodnością produkowanych samochodów. Dowiedzieliśmy się więc, że fabryka wytwarza 1-no cylindrowe cyklonetki, samochody osobowe 2, 4, 6 i 12-to cylindrowe jak również samochody ciężarowe wzgl. autobusy 4-ro i 6-cio cylindrowe. Podziwialiśmy precyzyjną pracę wszelkiego rozaju obrabiarek, warsztatów montażowych, karoseryjnych i lakierniczych w których to ostatnich ogólny podziw wzbudził wspaniały w wykonaniu, linji i kolorze 4-ro cylindrowy kabrjolet. Następnie uczestnicy wycieczki zostali przyjęci przez fabrykę bardzo gościnnie obiadem w kasynie urzędniczem. Po spożyciu posiłku wycieczka udała się w drogę do Berna, przyczem jako pierwszy jechał samochód pracownika Zakładów Tatry p. Moucki, w środku jechały samochody uczestników

---

nie zadumane, równie małe zdradzały w tym względzie zainteresowanie. Przyznaję się jednak, że mną febra zatrzęsła, kiedy wytworny pan v. Stuck nabił naszych o jakieś tam sekundy. To się nie powinno było przygodzić. Protestuję przeciwko takiemu załatwieniu sprawy. Serce mnie mocno zabolało. Bo i jakże? Dotąd najlepiej jeździliśmy konno, a oto i w tym interesie czworonożnym zro-



biliśmy na świecie plajtę. Przerzuciliśmy się na automobile, więc trzeba, że to polska furja na samym początku jest zawsze zwycięska, aby wywalczyć tych czternaście sekund. Panie Potocki, panie Liefeldt, panie Ripper! Gdybyście wiedzieli o tem, co się działo w rozdygotanych sercach na trybunie, kiedyście gnali jak djabłowie w chmurze pyłu, to może p. v. Stuck nie byłby pierwszy. Podobno miał lepszą maszynę i większe doświadczenie z alpejskich częstych zawodów. Ale co nas to obchodzi? Na przyszły raz ma być inaczej.

Mówię tak umyślnie, bo naszego brata trzeba rozdrożyć. Przed przyszłymi wyścigami wynajmę się specjalnie do pyskowania na ten temat i będę homeryckim, soczystym stylem, podjudzał polskie dusze przed walką. Moryś Potocki, zacny chłop, nie da się byle czem wyprowadzić z jabłonny równowagi, ale do srogiej przywiedziony pasji, jako Achilles gniewem zawrzy i czasowi z gardła tych czternastu sekund wydrze. Tak będzie, choćbym miał benzynę pić. Teraz też był zawzięty, ale widać, jeszcze zamało, albo się też żony bojał, co siedziała na trybunie z uroczą duszą na ramieniu. Powinno być zakazane, aby żony tych szybkobiegaczów były obecne podczas raidu. Costes i Bellonte byliby nie dolecieli do Ameryki, gdyby pani Costes siedziała z lornetką na Azorach, a pani Bellonte gdzieś koło Halifaxu. Strach połowicy unosi się nad wodami i nad wirażami, a jest się czego bać. Na czwartym kilometrze można mieć jeszcze męża, a na szóstym już tylko mizerne jakieś resztki, niesione w węzełku przez pana doktora Kwiatkowskiego. Podczas wyścigu powinny być obecne jedynie teściowe i powinny od czasu do czasu wydawać znany nieszczęsny okrzyk bojowy. Rwałby taki z kopyta, jakby go komornik gnał i zatrzymaliby go dopiero na czeskiej stronie. A śliczna żona to tylko przeszkadza, bo serce się w niej tłucze, a automobilista myśli, że to defekt w motorze.

wycieczki a korowód zamykał samochód p. Mojziská. Uczestnicy wycieczki przejechali cudownemi okolicami, bocznemi ale dobremi drogami do Berna. W czasie drogi wszyscy byli w doskonałych humorach, samochody jechały w odległości około 20 m. od siebie, a wrazie jakiegokolwiek defektu, wszyscy zatrzymywali się. Panował więc prawdziwy i podniosły nastrój sportowy. Po wjechaniu około 20 km. przed Bernem na główną szosę byliśmy zdumieni. Szosa asfaltowana a wszystkie wiraże podsypane tak, że można na nie wjeżdżać w dowolnem pempie. Po przybyciu do Berna przewodnicy nasi zawieźli nas na trasę wyścigową. Kiedyśmy się dowiedzieli, że na tej trasie przedstawiającej w swojej 2/3 długości nadzwyczajne trudności dla kierowcy, gdyż trasa jest wązka, bardzo kręta przy ciągłych wzniesieniach i spadkach dochodzących do 7 procent, osiągane są średnie około 9 klm. na godzinę, a na prostej wynoszącej około 9 klm. wyciągane są tempa 220 km, nie chcieliśmy wierzyć. Cała trasa jest asfaltowaną i betonowaną tak, że niema na niej pyłka kurzu. Wyścigi w Bernie zostały przygotowane przy wydatnem poparciu rządu, który na samą trasę wydał 8.000.000 Kor. czeskich.

Dzięki uprzejmości naszych przyjaciół z Fabryki Tatry mieliśmy zarezerwowane hotele. O ile kierownictwo fabr. Tatra i p. Mojzisek i Moucka odnosili się do nas z nadzwyczajną uprzejmością i gościnnością, nie można tego powiedzieć o Klubie Autom. Śląsko-Morawskim w Bernie.

W dniu 28 września br. wyjechaliśmy o godzinie 8-mej na wyścig. W czasie jazdy jeden ze samochodów urwał półośkę, wskutek czego obsada jego była zmuszoną wśród nadzwyczajnych przygód wracać do Krakowa koleją.

Wyścigi przedstawiały się pod każdym względem imponująco. Organizacja była dobra z wyjątkiem drobnych szczegółów, jak złe funkcjonowanie megafonów i bliżej nieznany cel, dopuszczenie możliwości zmiany kierowców na startujących samochodach. W wyścigu startowało 30 samochodów wyścigowych wypuszczonych równocześnie w 2-ch grupach w odstępie co 3 min. Kategorje opiewały **do 1.500 cm³ i ponad 1.500 cm³. Startowało 11** Bugatti, 2 Alfy, Mercedes, D.K.W., B.M.W., Amilkar, „Z", Tatra, Walter, Imperja, Vikov. Bieg ukończyło samochodów 18, klasyfikowanych zostało samochod. 11. Na czoło kierowców wybijali się Caracciola, v. Morgen, Leiningen, Nuvolari, Borzacchini, Burggaller i inni. Wyścig sam był bardzo ciekawy. W pierwszych 4-ch okrążeniach prowadził Carac-

---

Żona powinna otrzymać depeszę: „Zwycięstwo!" — albo „Odsyłamy lewą nogę, prawej nie można znaleść".

Na p. v. Stucka nikt nie patrzył, a huczący motor jedynie słuchowo przypomina żonę; dlatego „przyszedł" w Tatrach pierwszy. Nikt mu zapewne przed wyścigiem nie mówił: „a uważaj!" — „a nie szalej!" — „a ja zwarjuję z emocji" i t. p. Myślę, że żonaty zawodnik powinien sztucznie pokłócić się z żoną i tuż przed wyjazdem na trasę, usłyszeć wdzięczne: „A idź na złamanie karku!" Wtedy ani karkuby nie skręcił i przyszedłby pierwszy. A na wszelki wypadek, gdyby go i skręcił, toby przynajmniej miał wymówkę.

O taki drobiazg bardzo zresztą łatwo. Za wszystkie skarby tej ziemi! — więcej! za sto pięćdziesiąt złotych gotówką, nie usiadłbym z Ripperem, w jego maszynie, bo przedewszystkiem to nie jest żadna maszyna, tylko prywatny dom warjatów na czterech kołach. Człowiek patrzy, oczy wytrzeszcza, w głowie mu się kręci. To stalowe bydle huczy, drży, trzęsie się, jakby miało konwulsje, połyka drogę, jak Italczyk makaron, zatacza się na zakrętach, jak pijane, oddycha piekłem i wali w przestrzeń, jak pocisk. Boże miły, dzięki ci, że nikogo stamtąd nie wynieśli. Dla tych narwańców musi to nawet być wesołe, bo ich widziałem po raidzie w restaurancie, gdzie radowali się życiem i o, dziwo! Rano taka bestja apokaliptyczna brał górski wiraż, że ledwie mignęło, a wieczorem co się rozpędził, zaraz krzywił drogę.

Jakie to jednak mądre urządzenie, że w restaurantach niema rowów przydrożnych, ani kup kamieni!

Uroczystość warjacka, zwana raidem tatrzańskim, wywołuje ogólne podniecenie; benzyna uderza ludziom do głowy, oszałamia ich górskie powietrze, o dreszcz przyprawia groza niebezpieczeństwa. Własnemi oczyma widziałem śmierć, co w postaci górskiego orła ważyła się wśród gór na skrzydłach szerokich, bystrze patrząc, gdzie spaść i kiedy, a potem odleciała niechętnie. W gorączce były te tysiące ludzi, ścigały wzrokiem pociski maszyn, lecące ze świstem. I to było nadzwyczaj piękne. Nad wyraz zaś zabawne było podniecenie Zakopanego. Ukochana mieścina, w którą nagle wpadło tysiąc kilkaset samochodów, rozmaitej marki i wyznania, zmieniła się na kilka godzin w stolicę i oszalała, ale z wielką powagą. Zakopane miało minę na temat: „Wielkie mecyje! dwa tysiące aut!" Niby, że to nic nadzwyczajnego, niby że to zwykła rzecz. Ale głowę podniosło aż nad Gubałówkę, a serce w niem drżało z tajonego zachwytu. Szlag trafi tą sikającą wiedźmę, Krynicę, cholera weźmie Ciechocinek. Tam jest jeden Ford na trzech kołach, a my tu mamy dwa tysiące

Zestawienie wyników okrążeń wyścigu Masarykuv Okruh.

Nr. startu	ZAWODNIK	SAMOCHÓD	Kolejność w okrążeniu																
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
10	Caracciola	Mercedes	1	1	1	1	2	2	2										
28	v. Morgen	Bugatti	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4		
30	Leiningen	Bugatti	6	5	5	5	5	3	3	2	2	4	4	4	4	4	4	2	1
32	Nuvolari	Alfa-Romeo	3	3	3	3	3												
34	Borzacchini	Alfa-Romeo	4	8	7	6	6	4	4	3	3	2	2	2	2	2	2	1	4
26	Burggaller	Bugatti	5	4	4	4	4	5	5	4	4	3	3	3	3	3	3	2	2
62	Hardegg	Bugatti	16	12	11	10	9	8	8	8	7	5	5	4	6	5	5	4	3
8	Kubicek	Bugatti	13	13	13	12	10	9	7	7	8	7	6	6	5	6	5	5	5
4	Bondy	Bugatti	9	7	7	7	7	6	6	6	6	6	7	7	7	7	6	6	6

ciola, za nim zaś v. Morgen, Nuvolari, Burggaller, Leiningen i Borzacchini. W 5-tej rundzie na 1-sze miejsce wysuwa się v. Morgen a Nuvolari z powodu defektu maszyny odpada. W 7-mej rundzie odpada wskutek wytopienia łożysk Caracciola, prowadzi więc v. Morgen a za nim Leiningen, Borzacchini, Burggaller. W 10-tej rundzie Leiningen zatrzymuje się, czeka na v. Morgena, poczem kierowcy zmieniają maszyny. V. Morgen prowadzi zdecydowanie dotychczas, wyprzedzając około 8 minut innych. Wskutek powyższej zmiany jedzie następnie jako pierwszy Leiningen na samochodzie v. Morgena, zanim Nuvolari, który siadł na samochód Burzacchiniego, wreszcie Burggaller i v. Morgen na samochodzie Leiningena. Naprężenie rośnie. Nuvolari zbliża się w każdym okrążeniu o 1 i pół minuty do Leiningena. Ogólne sympatje są po stronie Bugatti. Na początku 16-go okrążenia samochód Leiningena defektuje, wskutek czego prowadzi Nuvolari. Zobaczywszy to v. Morgen, który jedzie jako trzeci nadaje swojej maszynie wściekłe tempo, w jednem okrążeniu wyprzedza Burggallera i odsadza się od niego, sytuacja jednak wydaje się przesądzoną na rzecz Alfy. W ostatnim jednak okrążeniu na 14 km. na 29, które były do przejechania, Alfie zabrakło wody w chłodnicy, na 21 km samochód defektuje i staje w płomieniach. Jako pierwszy wpada na metę wśród olbrzymiego entuzjazmu zupełnie wyczerpany v. Morgen, jakiś czas zanim Burggaller, następnie z drugiej kategorji Hardegg wszyscy na Bugatti, jako czwarty włókł się ugasiwszy ogień na zdefektowanym wozie Borzacchini. Czas zwycięzcy 4 godz. 54 min. 13.6 sek. Trasa obejmowała 17 okrążeń łącznie około 500 km. Najlepsze okrążenie uzyskał

---

aut. Przyznam się, że i mnie dech zaparło, jako staremu gaździe. To też stanąłem sobie na rogu i patrzyłem przez łzy, jak posterunkowy, co czasem wskazuje drogę ślepemu koniowi dorożkarskiemu, który i tak sobie z tego nic nie robi, ciska się w tej chwili, jak w konwulsjach i jednem



machnięciem dumnej pałeczki zatrzymuje Rolls Royca, a Packardowi każe jechać na prawo! Ha! Przeżyć jeden taki dzień i umrzeć. Tylko to źle, że świnia Rolls Royce wcale się nie zatrzymał, a małpa Packard pojechał w lewo. Dumny posterunkowy spojrzał jednak z pogardą, bo miał przed sobą jeszcze tysiąc kilkaset sztuk tego tałatajstwa.

(Przedruk z „Teatru i Życia Wytwornego".)

v. Morgen 15 min. 1.9 sek. Przeciętna wynosiła około 120 km na godzinę!! Na prostej rozwijano tempo do 220 km. na godz. Zwycięstwo odniosły zdecydowanie Bugatti.

Naprawdę było na co patrzyć. Obesłanie wyścigów i osiągnięte wyniki są nadzwyczajne. Zawody dały olbrzymią emocję a u sportowców budziły prawdziwe zainteresowanie.

Ci którzy na wycieczkę nie pojechali mogą naprawdę tego żałować, gdyż nie prędko będą mieli możność skorzystania z takiej okazji.

Dr. Gr.

KOMUNIKATY TURYSTYCZNE.

Stoisko samochodowe w rynku głównym.

Na stoisku tem parkowało od I. VII. 1930. do I. XI. 1930 przeszło 1.000 samochodów. Urządzenie tego stoiska okazało się zupełnie celowe i pożyteczne.

Czy stoisko w czasie miesięcy zimowych t. j. od grudnia do marca będzie czynne — uzależnione będzie od frekwencji samochodów w najbliższym czasie. Sprawa ta jeszcze nie jest zadecydowana.

Tablice informacyjne na rogatkach.

Projekty tablic informacyjnych umieścić się mających na rogatkach, wykonane przez Muzeum Przemysłowe według wskazówek Biura Turystycznego K.K.A. zostały przez Magistrat zatwierdzone.

Firma Standard Nobel same tablice już wykonała, obecnie pracują malarze. Tablice będą w najbliższym czasie ustawione.

Oznaczenie ulic wyjazdowych w Krakowie.

Biuro Turystyczne wygotowało już projekt drogowskazów umieścić się mających na ulicach wyjazdowych i przesłało go Magistratowi do zatwierdzenia.

Jeżeli wspomniany projekt nie napotka na trudności należy spodziewać się w niedługim czasie realizacji tegoż.

Ciche echo głośnej sprawy.

„Wyścig Tatrzański" dobiegał szczęśliwie do końca.

Ripper pobił swój rekord, a po nim wystartował p. Liefeldt.

Publiczność oczekiwała w niesłychanem naprężeniu relacyj udzielanych przez megafon.

* * *

Hallo hallo! p. Liefeldt w tej chwili wystartował — zapowiedziano przez megafony. — Pan Liefeldt zbliża się do pierwszego punktu kontrolnego. — Pan Liefeldt minął pierwszy punkt kontrolny i t. d....

* * *

„Hallo — tu mówi komandor wyścigu, czy tam megafon?"

„Tak".

„Donoszę, że p. Liefeldt uległ wypadkowi. Rozmawiałem z nim przed chwilą jest zdrów i cały i podaje, że miał wypadek ponieważ jeden z widzów przebiegł przed jego samochodem drogę. Proszę podać tę wiadomość oględnie publiczności i uspokoić panią Liefeldtową, która znajduje się na trybunie".

* * *

„Hallo hallo! — Z prawdziwą przykrością podajemy szanownej publiczności wiadomość, iż nieostrożny widz, który w czasie jazdy p. Liefeldta znalazł się na drodze, uniemożliwił byłemu Mistrzowi Polski dokończenie wyścigu. — Zawiadamiamy, że p. Liefeldt jest zdrów i cały, a samochód uległ nieznacznym uszkodzeniom.

Za naszem pośrednictwem prosi p. Liefeldt znajdującą się pośród szanownej publiczności jego małżonkę, aby była o niego spokojna, ponieważ nic mu się nie stało.

Hallo hallo! — Za chwilę startuje p. Hans v. Stuck".

* * *

Tego samego dnia wieczorem, na skutek wyraźnego życzenia jednego z najmiarodajniejszych czynników, — Prezes naszego Klubu p. hr. Rostworowski w swem uroczystem przemówieniu, poprzedzającem rozdanie nagród, podniósł w ten sam sposób przyczynę opisanego wypadku znakomitego zawodnika.

* * *

Zdobywając na każdej imprezie nowe doświadczenia, postanowiło kierownictwo imprezy zbadać całą sprawę z tym jedynie celem, aby w przyszłości podobny wypadek nie mógł zaistnieć. Organizatorów bolała ta sprawa tem więcej, iż przy-

Sprawa znaków drogowych.

Objęte ustalonym programem Komisji Turystycznej prace w kierunku ustawienia drogowskazów oraz innych tablic informacyjnych na drogach publicznych zostały wstrzymane skutkiem niedojścia do porozumienia z Automobilklubem Polski, który otrzymał od Ministerstwa Robót Publicznych prawo wyłączności reklam na drogach publicznych w Polsce wzamian za obowiązek ustawiania sygnałów ostrzegawczych.

Komisja dąży jednak do uzyskania w Automobilklubie Polski takich warunków, aby zainteresowana była w pracy nad ustawianiem wspomnianych tablic.

Używanie tablic z literami PL.

Zwracamy uwagę PP. Członków Klubów, że używanie tablicy z literami PL dozwolone jest tylko w terminie ważności Międzynarodowego Świadectwa Drogowego, poczem tablica winna być bezwarunkowo zdjęta. Ostatnio, samochody z tablicą PL legitymowane są przez Policję i w razie nieprzedstawienia Międzynarodowego Świadectwa Drogowego z nieprzekroczonym terminem ważności, tablica zostaje zdejmowaną i właściciel samochodu opłaca grzywnę.

Odnośne przepisy o użytkowaniu Międzynarodowych Świadectw Drogowych i tablicy PL ogłoszone zostały w Dzienniku Ustaw Nr. 41 z 1928 r. poz. 396 (Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dn. 27. stycznia 1928 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych). Końcowy ustęp § 97 wspomnianego rozporządzenia opiewa:

„Zabrania się używania tej tablicy przed uzyskaniem Międzynarodowego Świadectwa Drogowego i po upływie terminu jego ważności".

Zniżki kolejowe.

Przypominamy P. T. Członkom, że Biuro Turystyczne K. K. A. wydaje legitymacje i formularze upoważniające do nabywania ulgowych kolejowych biletów powrotnych dla członków należących do polskich związków turystycznych.

Ulgi wynoszące przy biletach powrotnych 50 procent stosowane są przy przejazdach z Krakowa do: Wisły, Węgierskiej Górki, Zwardonia, Ustronia, Żywca, Jeleśni, Makowa, Suchej, Rabki, No-

---

gotowując najskrupulatniej i najuczciwiej trudny wyścig, pomyśleli również o bezpieczeństwie i obstawili trasę gęściej jak dotychczas, dzięki wydatnej i nieocenionej pomocy wojska.

Niestety!

Część prasy krajowej i zagranicznej rozniosła wiadomość o przyczynie wypadku, przedstawiając w fałszywem świetle wartość organizacyjną imprezy, krzywdząc Krakowski Klub Automobilowy niezasłużenie.

Nasze wątpliwości co do przyczyny wypadku pokrywaliśmy rycerską dyskrecją, kiedy jednak przekonaliśmy się, że także wybitni dygnitarze polskiego automobilizmu mają o tej sprawie wyrobiony niewłaściwy sąd, postanowiliśmy przeprowadzić najdokładniejsze śledztwo celem ustalenia przyczyny wypadku p. Liefeldta, nietylko dla nauczenia się czegoś na przyszłość, ale także pro domo sua.

Dziś ma Krakowski Klub Automobilowy w swojem posiadaniu pięć protokołów, z których cztery spisano z sześciu świadkami wypadku i jego skutków, a piąty protokół jest opisem wypadku sporządzonym przez samego p. Liefeldta.

Na tem miejscu pozwalamy sobie zacytować wyjątki z tych protokołów, a jedynie list p. Liefeldta przytoczymy in extenso.

* * *

Kontrolor II odcinka trasy **p. Józef Oppenheim** zeznaje, że pełnił służbę przy Wodogrzmotach, a kiedy praca motoru p. Liefeldta nagle ucichła, znalazł się dzięki posiadanemu motocyklowi, — po chwili na miejscu wypadku. Z komentarzy grupki widzów wnioskuje, że przyczyną wypadku było li tylko zarzucenie wozu oraz stwierdza, że gdyby ktokolwiek z widzów był przyczyną wypadku, nie mógłby ujść — jako winowajca — niespostrzeżenie, gdyż tak teren jak i czas w jakim nadbiegli świadkowie na to nie pozwalał.

Świadkowie **pp. Józef Stopka** i **Władysław Barych** nadbiegli tuż po wypadku i słyszeli jak p. Liefeldt mówił: „kupa kamieni" jako o przyczynie wypadku, nie rzekłszy nic o tem jakoby jakiś człowiek stał na szosie, wypowiedział natomiast słowa: „no — szkoda wielka!".

Świadek **p. Wawrytka** zeznaje tak samo.

Świadek **p. Bronisława Parowa** zeznała, że przez cały czas wyścigu siedziała na belkach drewnianych leżących obok drogi, a oddalonych od miejsca wypadku o kilkanaście metrów i stwierdza z całą stanowczością, iż w chwili wypadku p. Liefeldta nikogo nie było na drodze.

Świadek **p. Władysław Welna**, szeregowiec V-go Dyonu Samoch. pełniący służbę kontrolną na drugim odcinku trasy zeznał w protokole sporządzonym przez Władze Wojskowe, że obserwował podczas

wego Targu, Zakopanego, Krynicy, Starego Sącza, Rytra, Żegiestowa, Piwnicznej, Gdyni i do Helu.

Wycieczka do grot Lodowych i Demianowskich.

Z okazji zakończenia sezonu sportowego 1930 Komisja Sportowa w porozumieniu z Komisją Turystyczną urządziła w dniach 11 i 12 października b. r. wycieczkę do Czechosłowacji na południową stronę Tatr, celem zwiedzenia grot Lodowych i Demianowskich.

Wycieczka odbyła się przy wspaniałej pogodzie, dzięki czemu biorący w niej udział mogli pzez cały czas drogi, która prowadziła przez wspaniałe przejazdy przełęczami i popod panoramą Tatr, rozkoszować się pięknem przyrody. Groty same, które zdołano zwiedzić, mimo iż od 1 b. m. są zamknięte, pozostawiły niezatarte wrażenie. Nieda się opisać tych wspaniałych tworów natury, trzeba je zobaczyć, aby uwierzyć w istnienie tego podziemnego świata bajek.

We wspaniałych humorach uczestnicy wycieczki choć spóźnili się na odprawę graniczną, zostali jednak przez urząd celny zaróno czeski w Trstenie, jak i polski w Chyżnem z całą uprzejmością przyjęci i przepuszczeni.

Do Krakowa powrócono około godziny 24-tej.

Podkreślić należy wspaniały stan większości szos na południowej stronie Tatr, przyczem duża część przejechanej drogi biegła szosami betonowemi. Również zauważyć należy, że informacje na tablicach drogowskazowych są o wiele wyraźniejsze niż u nas. Podczas gdy u nas tablice informujące o kierunkach i odległościach są umieszczane na małych tabliczkach równolegle do szosy, co powoduje konieczność zatrzymywania się celem odczytywania, tablice w Czechosłowacji są o dużych rozmiarach i umieszczone prostopadle do szosy, tak, że jadąc widzi się z daleka potrzebne informacje, a to kierunek drogi i odległość. W tych warunkach możliwa jest jazda szybka bez zatrzymywania się.

Dr. Gr.

Miejskie Biuro Propagandy.

Przez Prezydjum Miasta Krakowa zostało przy Muzeum Przemysłowem w Krakowie powołane do życia Miejskie Biuro Propagandy, którego kierownictwo objął członek naszego Klubu p. Ppłk. Dr. Tadeusz Piotrowski. Celem istnienia takiego biura jest nietylko opieka nad turystyką i propa-

---

wyścigu samochód p. Liefeldta, który ukazał mu się w odległości 300 m. W tym czasie na szosie nikogo nie było, co pamięta dokładnie, ponieważ patrzył w kierunku nadjeżdżającego samochodu. Następnie zauważył, że samochód zarzucał tyłem co powtórzyło się kilkakrotnie powodując wkońcu wypadek.

Świadek **p. August Baumung** zeznaje, że w czasie wypadku p. Liefeldta był obecny obok miejsca katastrofy i stwierdza, że nie widział żadnego człowieka, któryby miał wypadek spowodować.

Świadkowie **pp. Stanisław i Irena Wilczkowie** zeznają, że w chwilę po wypadku znaleźli się przy p. Liefeldcie, któremu wyrazili współczucie, a który odpowiedział: „Chciałem za dobrze".

P. Liefeldt nadesłał nam następujące pismo w tej sprawie:

Warszawa, dn. 24. października 1930.

Do

Krakowskiego Klubu Automobilowego

Po powrocie z urlopu zastałem listy WPanów w sprawie wypadku, który miałem w czasie „Wyścigu Tatrzańskiego", dlatego dopiero dzisiaj mogę udzielić WPanom żądanych informacyj.

Na czwartym zakręcie za wodospadami jechałem t. j. na trainingu w rowku przydrożnym, aby lepiej móc utrzymać samochód w skręcie. Mniej więcej w środku zakrętu zauważyłem na stoku, który przylega bezpośrednio do zewnętrznej strony skrętu człowieka, który mam wrażenie schodził do rowku w którym jechałem, aby uniknąć go skręciłem kierownicą, wyjechałem z rowku i nie mogąc opanować maszyny uderzyłem w barjerę znajdującą się za skrętem. Czy człowiek ten był w ruchu czy też tylko stał u dołu ukosu nie umiem opowiedzieć. Po wypadku wyskoczyłem z samochodu, lecz nikogo na skręcie nie zauważyłem, ani na wewnętrznej ani zewnętrznej stronie. W chwilę potem zbiegło się paru ludzi, między innemi p. Stefan Kozłowski dyr. Tow. Akc. Ludwik Spiess i Syn w Warszawie ul. Danielewiczowska, który przyleciał bodaj że pierwszy. Po wyciągnięciu samochodu poszedłem z tymże p. Kozłowskim do telefonu prosząc o skomunikowanie mnie z p. Prezesem Regulskim, któremu opowiedziałem wypadek. W jednym z pierwszych samochodów, które zjeżdżały jechał p. dyr. Bukowiecki, którego zatrzymałem na miejscu wypadku, prosząc o doraźne przeprowadzenie śledztwa, czego p. dyr Bukowiecki odmówił mi motywując słusznie niemożnością wyko-

gandą Krakowa, ale i najściślejszy kontakt z istniejącemi stowarzyszeniami turystycznemi i sportowemi oraz pomoc w urzeczywistnianiu rozwijanej przez te stowarzyszenia inicjatywy.

W związku z tem odbyło się w sali Muzeum Przemysłowego w dniu 29 z. m. licznie obesłane posiedzenie delegatów związków i stowarzyszeń, na którem nasz Klub reprezentowany był przez Sekretarza Generalnego p. Dygata i Sekretarza Komisji Turystycznej p. Dr. I. Cieszyńskiego.

Członek naszego Klubu p. Dr. Marjan Dąbrowski reprezentował Polski Związek Turystyczny jednak w dyskusji zajął się z prawdziwym zapałem znaczeniem propagandowem sportu, którym interesują się wszystkie klasy społeczeństwa. Tę siłę atrakcyjną sportu należy wyzyskać tworząc nietylko Krakowski Syndykat Propagandy ale nowoczesny stadjon sportowy, którego stworzenie może w nadzwyczajny sposób przyczynić się do ożywienia turystyki.

A. D.

nania tego. Trochę później zjechał p. prezes Regulski, którego prosiłem o to samo i który sprawdził ślady kół, które zostały po wypadku jak również zorjentował się w całokształcie wypadku. Jednocześnie komunikuję, że pomimo iż trasa była odpowiednio obstawiona, niekarna publiczność znajdowała się na trasie szczególnie na prostej. Pan Hans v. Stuck również miał podobne spotkanie z widzem na zewnętrznej stronie skrętu i twierdzi, że musiał tylnem kołem zaczepić widza. W czasie urlopu widziałem się z panem von Stuckiem, który w rozmowie potwierdził mi to samo.

Z poważaniem

Henryk Liefeldt mp.

Dla nas cała ta sprawa nietylko wskutek wyświetlenia jej zeznaniami świadków, ale przedewszystkiem po wyjaśnieniach p. Liefeldta nie przedstawia już żadnych wątpliwości, bowiem p. Liefeldt podaje: „W środku zakrętu zauważyłem **na stoku**, który przylega bezpośrednio do wewnętrznej strony skrętu człowieka, który **mam wrażenie** schodził do rowku, w którym jechałem. — Czy człowiek ten był w ruchu, czy też tylko **stał** u dołu w rowie **nie umiem powiedzieć**. — Po wypadku nikogo na skręcie **nie zauważyłem** ani na wewnętrznej, ani na zewnętrznej stronie. — Komunikuję, że pomimo, iż **trasa była odpowiednio obstawiona** niekarna publiczność" i t. d.

* * *

Wzorową organizację „III. Międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego" podniosła z wyrazami prawdziwego uznania ta prasa zagraniczna, która na swych łamach zamieściła recenzje swoich sprawozdawców. Większość prasy krajowej zajęła to samo stanowisko, ale znaczna część i to sportowej prasy krajowej krytykowała organizację z powodu rzekomej przyczyny opisanego wypadku.

Czy należało narażać na to organizatorów za ich sumienną, pełną największej ofiarności pracę dla polskiego automobilizmu?

Jeżeli w tej sprawie wypowiadamy się narazie jedynie na łamach naszych „Wiadomości Klubowych", będących wewnętrznym organem naszego klubu, to czy mamy prawo nasz artykuł nazwać „Cichem echem głośnej sprawy"?

Zdaje się, że tak!

* * *

Akta całej sprawy odeszły do Kom. Sp. A. P. celem jej załatwienia na drodze wskazanej przez przepisy międzynarodowe.

S. G.

SKRZYNKA POCZTOWA.

Nasza korespondencja z Panem Kornelem Makuszyńskim.

Kraków, dn. 2. września 1930.

JWielmożny Pan

Kornel Makuszyński

Zakopane.

Organizatorzy „III. Międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego" dostąpili nielada zaszczytu, bowiem JWPan był podczas tej imprezy jednym z honorowych Gości a zatem widzem i świadkiem tej naszej niezwykłej sportowej uroczystości.

Nasz młody Klub, chcąc utrzymać spójnię pomiędzy swoimi członkami wydaje własne pismo, którego kilka numerów pozwalamy sobie załączyć.

Z okazji „III. Międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego" wydajemy specjalny numer pisma, poświęcony sprawom tego wyścigu, który to numer ma być wykładnikiem tego co w organizacji imprezy było dobre, złe, lub czego w tej organizacji brakowało.

Jako sportowcy mamy dużo odwagi, której wykładnikiem w tej chwili jest nasza do JWPana skierowana prośba; kochamy Zakopane tak jak JWPan i z tej wspólnej platformy prosimy o napisanie nam co JWPan myśli — na podstawie doznanych wrażeń — o „Wyścigu Tatrzańskim".

W rękach JWPana leży teraz sprawa, czy mający się wydać numer „Wiadomości Klubowych" z okazji naszego sportowego święta, będzie miał rzeczywiście odświętny charakter.

Oczekujemy łaskawej cennej i tak pożądanej przez nas wiadomości i kreślimy się

z prawdziwem poważaniem
Redakcja Wiadomości Klubowych.

14. 10. 1930.

Szan. Redakcja

„Wiadomości Klubowych"

w **Krakowie.**

Przepraszam Panów najuprzejmiej za spóźnioną odpowiedź, jednak list Panów z powodu mojej nieobecności w Warszawie doszedł mnie dziś dopiero. Jestem niepocieszony, że na tak miłe wezwanie nie mogę odpowiedzieć fejletonem, tylko krótkim listem. Dzieje się to jedynie z tego powodu, że o Wyścigu Tatrzańskim — niestety już napisałem w piśmie „Teatr i Życie Wytworne", skala zaś moich znajomości spraw automobilowych jest tak znikoma, że drugiego fejletonu jużbym z nich wykoncypować nie mógł. Jeśli się Panom spodoba ten fejleton przedrukować, nie mam nic przeciw temu, oczywiście za podaniem źródła i zachowaniem innych zwyczajowych uprzejmości. Na przyszłość jestem zawsze gotów do usług.

Przepraszając serdecznie za zawód, proszę o przyjęcie wyrazów głębokiej czci

i uścisk w karborator
Kornel Makuszyński.

Na tej podstawie umieszczamy fejleton Pana Makuszyńskiego p. t.: „Byle Prędzej", co stanowić będzie dla naszych czytelników prawdziwą biesiadę artystyczną.

List od Pana Hansa v. Stucka:

z. Zt. Berlin, 26. Oktober 1930.

An das

Sekretarjat

des Krakowski Klub Automobilowy

Kraków.

Erst jetzt zurükgekehrt von meinen Reisen erhielt ich heute Ihr liebenswürdiges Schreiben vom 17. September ac. in dem Sie mir meine Aufnahme in Ihren werten Klub bekanntgeben. Einliegend erhalten Sie wunschgemäss ausgefüllten Antrag und freue ich mich nunmehr als Mitglied dem Krakowski Klub Automobilowy anzugehören.

Mit vorzüglicher Hochachtung
Stuck v. Villiez.

List od Oesterreichischer Automobil-Club.

Wiedeń, dnia 29. października 1930.

P. T. Redakcjo!

Prosimy o łaskawe umieszczenie następującej notatki w Ich cennem piśmie:

Austrjacki Klub Automobilowy (Oesterreichischer Automobil - Club) Wien I. Kärtnerring 10. zwraca — celem uniknięcia nieporozumień — na to uwagę, że nie ma żadnego związku z utworzonym klubem „Automobil-Club von Oesterreich" Wien I. Canovagasse 5, IV. Stock.

Austrjacki Klub Automobilowy (Oe. A. C.) założony w roku 1898 jest naczelnym Klubem automobilowym austrjackim, i jako taki złączonym z A. I. A. w Paryżu.

Dziękując WPanom najuprzejmiej za przychylne załatwienie prośby naszej, kreślimy się z wyrazami

wysokiego poważania
Oesterreichischer Automobil-Club.

Od Redakcji:

Wspomnienia i przygody.

Zdając sobie sprawę z tego, że pismo nasze ma być jednym ze środków do budowania między Członkami spójni, która jest podstawą zwartej organizacji, postanowiliśmy otworzyć w naszych „Wiadomościach Klubowych" rubrykę: „Wspomnienia i przygody", w której umieszczać będziemy nadsyłany nam przez Członków materjał redakcyjny.

Dzielmy się naszemi wspomnieniami z automobilowego życia, o ile one są interesujące, opowiadajmy nasze przygody z doli i niedoli sportu czy turystyki samochodowej, interesujmy się nawzajem swemi przeżyciami, a zdobędziemy niejedną pożyteczną wskazówkę dzięki nietylko doświadczeniom własnym, ale i doświadczeniom naszych kolegów klubowych. Jeżeli podzielimy się przygodą, która nie da innym nic prócz chwili zainteresowania lub humoru, to i to wystarczy, bowiem naprawdę wielkie znaczenie ma każdy promień radości w dzisiejszych pełnych trosk czasach.

Licząc na współpracę naszych Członków, zamieszczamy dziś pierwszy fejleton Ppłk. Dr. T. Piotrowskiego p. t.:

Ppłk. Dr. Tadeusz Piotrowski.

Z mojej doli samochodowej

Wspomnienia starego policjanta samochodowego.

Przedewszystkiem legitymacja. Nim rozpocznę druk szeregu fejletonów pod powyższym tytułem w miejscu gościnnie użyczonem mi przez Redakcję „Wiadomości Klubowych" muszę się wylegitymować: „Dowód osobisty" to przecież dokument więcej dziś w Polsce potrzebny niż metryka urodzenia, chrztu czy innego odpowiednio nazwanego obrządku, niż świadectwo szkoły pospolitej czy patent uniwersytecki, czy wreszcie inne świadectwo moralności.

Otóż moim „dowodem" osobistym, uprawniającym mnie do autorstwa poniższych fejletonów niech będzie stara legitymacja z podpisem „Dowództwo Wojsk Samochodowych O. Gen. Kraków" z Orłem państwowym, jako dowodem jej legalności i upoważniającem mnie wogóle i w każdym szczególe z osobna do kontrolowania całokształtu ruchu samochodowego w Polsce, tak wojskowego jak i cywilnego, do zatrzymywania, legitymowania, aresztowania i innego szykanowania wszelkiego rodzaju automobilistów, bez względu na wiek, rasę, wyznanie, płeć, przynależność partyjną, przekonania polityczne, rangę i rozmaite inne szczegóły, różniące rycerzy św. Krzysztofa między sobą.

Legitymacja ta jest podpisana nie przez kogo innego, jak przez mojego podwładnego porucznika Wilhelma Rippera. Nosi numer bieżący „1" i datę 1919.

A druga z numerem bieżącym „2" wystawiona na nazwisko porucznika Wilhelma Rippera podpisana została przezemnie.

Tak, a nieinaczej być musiało. Ja mianowałem Rippera policjantem, a Ripper mianował nawzajem mnie. Podpisaliśmy, przybiwszy pieczęcie i władza nasza została w ten sposób zlegalizowana. Dalsze nominacje postąpiły gładko. Ja, jako niższy Dowódca Wojsk Samochodowych, stworzywszy w ten sposób pierwszą siłę zbrojną nad rozhulanymi wówczas po Polsce samochodami i oddawszy nad nimi komendę staremu (nie pod względem wieku lecz rzemiosła) „Wilkowi" automobilowemu, mogłem się oddać w spokoju innym działom organizacji samochodowej na terenie wojskowym.

Potrzeba zaznaczyć, że Kraków był kolebką

tej organizacji i pierwszą Kadrą wojsk samochodowych.

Na wszystkich rogach i skrzyżowaniach ulic, we wszystkich rogatkach krakowskich zjawiła się, szerząca nie tyle postrach, ile ciekawość, postać pierwszego w Polsce policjanta samochodowego.

Ripper, jako główny komendant Policji, dobierał do niej chłopów na schwał, takich do jakich i on należy. A więc wzrost ani mniej ani więcej 150 cm. Silni w barach, piersi naprzód, koniecznie wygoleni, straszni na gębie, mocni w pysku. O ile kto miał jeszcze szramę przez gębę, tem lepiej — groźniej wyglądał, mógł mówić, że to od samochodu. Ubrał ich w maciejówki czarne skórzane, uszyte z odpadków portek nadmiarowych w magazynie, czarne skórzane kurtki, z opaską niebieską na lewem ramieniu, pas przez brzuch, karabin przez ramię a w prawą dłoń drąg z białoczerwoną tarczą. Aha... jeszcze jedno: na plecach, względnie na niższej ich części, torba z przerobionego austrjackiego „brucoka", dla niepoznaki, że to niby skórzana, na czarno pomalowana.

Strasznie to groźnie takie stworzenie wyglądało. A urzędowało, niczem obecnie celnik na granicy polskiej. A było w czem urzędować. W Krakowie, że to niby wojna, szalało mnóstwo samochodów. Wojskowe, urzędowe, półurzędowe, nieurzędowe, niby urzędowe, cywilne, półcywilne, niecywilne, kupione, pożyczone, rekwirowane, zdobyczne, kradzione, znalezione, darowane, przemycone i... ktoby ich tam pamiętał. A znaki na nich i numery najcudaczniejsze i najkolorowsze.

Pierwszem zadaniem Policjanta, było legitymować samochody obce i zmuszać je do zameldowania się w Dowództwie wojsk samochodowych w Dąbiu, celem zarejestrowania i otrzymania polskiej tabliczki rozpoznawczej. (O rejestracje samochodów wówczas żadne władze się nie troszczyły. Podjąłem tę sprawę sam, na własną odpowiedzialność na mocy prawa kaduka, zwanego „własną inicjatywą").

Pamiętam pierwszy raport policyjny. Wyznaczony był na godzinę 11 przedpołudniem. Miał się odbyć w wąskim na 1 metr, a długim na 50 m. kurytaru Dowództwa. Raport miał odebrać por. Ripper. Dwudziestu policjantów wyciągniętych pod sznur, i parada, jak się patrzy, stanęło w kurytarzu.

Sierżant Szof, jak drugi Wyrwicz, prostował szyk, poprawiał kolana, rozstawienie butów, piersi, plecy.

Naraz: „Baczność! W prawo patrz!"

Trzask czterdziestudwóch obcasów.

Por. Ripper stanął przed frontem.

Rozpoczął się raport. Słychać go było w moim gabinecie. Długi kurytarz donosił tylko pierwsze jego słowa: „Panie Poruczniku, melduję..." poczem bulgotanie następnych słów gubiło się w pogłosie zamkniętej przestrzeni. Dwudzieste z rzędu: „Panie Por..." zostało przerwane nagle piorunem:

— Morda w porządku!

To zagrzmiał Ripper.

A po chwili:

— Wszyscy paka! Ile, — dowiecie się jutro! Psiakrew!

Raport był ukończony.

W chwilę potem zameldował mi mój adjutant por. Rippera.

Zgłaszał się by zdać z kolei raport przedemną z pierwszego występu Policji Samochodowej.

Wszedł. „Trzasnął kopytami", wyprostował się, jak struna, (nie śmiejcie się, stary Ripper wspaniale to robił).

— Panie Kapitanie melduję posłusznie —

Zaciął się...

— ...bo wiesz Tadziu, psiakrew, skandal się stał — dokończył.

— Jaki skandal? — spytałem.

— No, bo te cholery puściły wszystkie samochody — wybuchnął.

— Jakie samochody? — spytałem z kolei.

— Panie Kapitanie — zaczął Ripper, a zaraz potem — bo ty się na mojej policji nic a nic nie rozumiesz. Kazałem bałwanom „chytać" na mieście wszystkie obce samochody. Tłumaczyłem wczoraj przy raporcie co znaczy „obce samochody". To znaczy takie które mają obce numery. Trzeba przecież raz porządek zrobić. Tak dalej być nie może. Jeździ kto chce, tablice maluje jak chce, przywala je gdzie chce, ani się nie wyznasz na tem, kto cię potrącił albo przejechał. Mam już u siebie z pięćdziesiąt doniesień zrobionych przez Hładija! Samego Hładija! A inni? W doniesieniach podane numery. Chciałem właśnie z tymi numerami zrobić porządek.

I wiesz co się stało?

— No...

— Ano, te trąby zameldowały mi, że wszystkie samochody w Krakowie mają polskie numery. I wszystkie puścili.

— Jakto polskie numery?

Nie rozumiesz? Polskie numery to znaczy, że po polsku napisane „IK 69606". Polskie „I" polskie „K" polskie „6" i polskie „9". Komenderuj tu psiakrew taką polską policją samochodową!

— No, a legitymacje, licencje...

Licencje?

Masz licencje!

I rzucił mi na biurko plik zasmarowanych kartek. Były to zaświadczenia dla „dostawców wojskowych" od jaj, skór, śledzi i td. Były przepustki, bilety wolnego wstępu do kina, wolne kar-

ty tramwajowe i na mecze na błoniach — i ktoby je tam pamiętał.

Bo w owych czasach poczciwy Fischhab z ul. Grodzkiej dostarczał każdemu, kto chciał okrągłych pieczątek z orłem polskim, przerobionym z austrjackiego, z uciętą tylko jedną głową z koroną, albo jak kazał Moraczewski, bez korony.

— Masz — rzucił z rozpaczą Ripper — to się nazywają polskie licencje samochodowe... Żeby chociaż na nich był mój podpis... Ale ja już wiem, co zrobię...

— Doskonale Wiluś, rób co chcesz, a mnie później zaraportujesz coć zrobił.

— Rozkaz panie kapitanie!

Raport był skończony.

—•—

W trzeci dzień ja z kolei zostałem zawezwany do raportu karnego do generała Dowódcy O Gen.

Zostałem ukarany za udaremnienie czynności służbowych, 10 generałów, 40 adjutantów, 50 posłów, 2 premierów, 13 nie wiem czyich żon, 100 przewodniczących nie wiem jakich komisyj, i 150 nie wiem jakich żydów.

Ripper otrzymał rozkaz natychmiastowego wypuszczenia z Dąbia kilkuset zaaresztowanych wczoraj samochodów.

KRONIKA

Skradziona została z samochodu duża odznaka klubowa Nr. 116 w Warszawie w dniu 29 września b. r., o czem zawiadomił nas członek naszego Klubu p. Stanisław Przygodzki.

Apel do Członków.

Bardzo często spotykają automobiliści na drogach, szczególnie w nocy, zwierzynę — przeważnie sarny i zające — te ostatnie w całych masach. Oszołomione światłem reflektorów zwierzęta stają się najzupełniej bezradne i padają ofiarą, która przynosi tylko niepowetowane szkody.

Przejeżdżający automobilista staje się, bez analizy faktu, bezinteresownym wprawdzie, ale jednak kłusownikiem „dla sportu". Istnieją automobiliści, którzy skierowują umyślnie swoje reflektory w ten sposób, aby zwierzę oślepić i przejechać.

Objaśnienia otrzymane ze sfer miarodajnych odnośnie do statystyki ginącej w ten sposób zwierzyny są wręcz groźne.

Nie wątpiąc, że zrzeszeni w naszym Klubie automobiliści zrozumieją sprawę należycie, zwracamy się do nich z gorącą prośbą aby zechcieli prowadzić w świecie automobilowym szeroką propagandę na rzecz ochrony zwierzyny na automobilowych drogach. — Korzystajmy z każdej nadarzającej się okazji do szerzenia tego hasła. Poświęćmy raczej czasem chwilę potrzebną do zgaszenia reflektorów i zwolnienia tempa jazdy, nie zabijajmy bezcelowo zwierzyny, stanowiącej jeden z poważnych czynników naszego dobrobytu gospodarczego. Jeśli dla tej myśli mamy sami pełne zrozumienie, starajmy się aby zrozumieli to także i inni.

Z Komitetu Opieki nad Kościółkiem na Obidowej.

Zarząd Krakowskiego Klubu Automobilowego uchwalił wyrazić JWPani Oldze br. Gallowej gorące podziękowania za dotychczasową tak owocną pracę w Komitecie Kościółka na Obidowej. W uznaniu zasług wybrał Zarząd JWPanią Gallową Przewodniczącą Komitetu Kościółka na Obidowej.

Przy tej sposobności zaznaczamy, że do przeprowadzenia wszystkich planów Komitetu w związku z odnowieniem i konserwacją Kościółka św. Krzyża na Obidowej przyczynił się w nadzwyczajnej mierze JWPan Dr. Jan Wieczorkowski, który od początku niemal istnienia Komitetu czuwał i czuwa nad wykonywaniem robót konserwacyjnych i otacza Kościółek prawdziwą opieką.

Zarząd tą drogą składa JWPanu Dr. Wieczorkowskiemu wyrazy serdecznego podziękowania.

Międzyklubowa Komisja Automobilowa.

Doroczne posiedzenie M. K. Aut. odbędzie się w Warszawie w dniu 7-go grudnia b. r. Na posiedzenie to wybrał Zarząd delegację w osobach: p. V-Prezesa T. Bukowieckiego, Sekretarza Generalnego p. A. Dygata, Sekretarza Komisji Sportowej p. Dr. Z. Grabowskiego i p. Dr. B. Macudzińskiego.

Z OSTATNIEJ CHWILI.

Z Prezydjum miasta otrzymaliśmy pismo następującej treści:

Do Krakowskiego Klubu Automobilowego
Komisja Turystyczna

do rąk Prezesa Pana Dr. Tadeusza Bukowieckiego

w Krakowie
ul. św. Jana 11.

W ślad tutejszego pisma z dnia 11 maja 1930 L. VII. drog.(241) 930/V. upraszam ponownie Krakowski Klub Automobilowy wobec ciągłych skarg

publiczności i ostatnich notatek w prasie miescowej o zwrócenie członkom Krakowskiego Klubu Automobilowego na przepis obowiązujący o zakazie jeżdżenia po ulicach miasta z otwartym tłumikiem.

Winni nie stosowania się do tego przepisu będą w przyszłości pociągani do surowej odpowiedzialności karno-administracyjnej, w interesie zaś członków Krakowskiego Klubu Automobilowego leży jak przypuszczam uniknięcie przykrych konsekwencyj z tem się wiążących.

Prezydent miasta
w. z. **Ostrowski** m. p.

Od dłuższego czasu zwalczamy wszystkiemi możliwemi środkami jeżdżenie po mieście z otwartym wydmuchem przyczem prowadziliśmy szczególną agitację w tym kierunku wśród naszych członków. Przytaczając powyższe pismo Prezydjum miasta w tej sprawie mamy głębokie przekonanie, że jeżeli jeszcze wśród naszych członków są automobiliści nieprzestrzegający zakazu otwierania wydmuchów, to od tej chwili napewno tego zaprzestaną.

Powyższe wezwanie umieszczamy mimo tego, że nasze obserwacje wyrażające się nawet w notowaniu numerów rejestracyjnych samochodów jeżdżących z otwartym wydmuchem wykazały, iż członkowie naszego Klubu przestrzegają tego przepisu o ruchu.

Otwarcie odcinka drogi Kraków — Chrzanów.

Zawiadamiamy, że odcinek drogi państwowej Kraków — Chrzanów w km. 0 — 2.5 w Bronowicach został otwarty dla ruchu publicznego po ukończeniu przebudowy jezdni.



Odznaka na samochód dla Członków Nadzwyczajnych K. K. A.
Do nabycia w Sekretarjacie Klubu.



Bufet w Klubie
czynny codziennie od godziny 19 (7 wieczorem).



Kupujcie plakietki na cel odbudowy Kościółka Automobilistów na Obidowej

Redaktor odpowiedzialny: Adam Dygat. **Wydawca: Krakowski Klub Automobilowy.**
Drukarnia, Stereotypja i Introligatornia Jana Gablankowskiego w Krakowie, Sławkowska 6. Tel. 14465.